学术专论

清代新疆船运考述

吴华峰

[摘要] 清朝曾利用新疆各地的水利资源发展船运，以运送物资、渡运行人、传递文报。伊犁地区作为全疆政治经济的核心，船运最为集中，管理也相对规范，塔尔巴哈台及南疆各地的船运分布则较为分散。受自然、地理、社会因素影响，以及时代条件的制约，新疆船运始终难以形成规模，清代中后期全疆风云变幻的政治形势也对船运发展有所冲击。随着民国以来全疆公路、桥梁建设的兴起，船运逐渐退出历史舞台，但它在特定时期内，对清代的新疆治理发挥过积极作用。

[关键词] 清代新疆 船运 特点 意义

[中图分类号] K249 [文献标识码] A [文章编号] 1002－8587（2025）－01－0136－012

说起新疆古代的交通运输，人们大多会想到有着“沙漠之舟”美誉的骆驼。漫漫黄沙，悠悠驼铃，凝固成丝绸之路上的一道永恒风景。新疆虽然气候干燥，降雨量稀少，但地域广阔，由冰山融水汇聚而成的河流遍布各地，“在南疆者千歧百派，以塔里木河为纲，皆东流入罗布淖尔。在北疆者以伊犁河为纲，皆西流入巴勒哈什湖。在科塔之交者为额尔齐斯河，西北入宰桑淖尔”。[①] 正因如此，新疆历史上也不乏船运，特别是在清代，相关情况时见籍载。也有研究者注意到这一问题，并以地域为限进行过探讨。[②] 本文拟在此基础上对清代新疆船运的分布、发展、运输特点及其意义做一综合考察。

一、清代新疆船运的分布与发展

清朝在新疆开展船运的时间上限，始于乾隆二十四年（1759）重定新疆之际。为方便物资转运，清军在南北疆同时尝试水路运输：阿克苏办事大臣舒赫德奏请在伊犁建筑城堡，兵丁

[收稿日期] 2024-01-20
[作者简介] 吴华峰（1982—），男，新疆师范大学中国语言文学学院暨西域文史研究中心教授，乌鲁木齐 830017，herowhf@163.com
[基金项目] 新疆维吾尔自治区社科基金项目“考古实证中央政权对新疆的有效治理”（24 & TD001）阶段性成果。

① 钟广生：《新疆志稿》，《中国方志丛书·西部地方》第20号，成文出版社，1968年，第85页。

② 相关研究主要有祁若雄：《新疆伊犁河航运开发始末》，《中国边疆史地研究导报》1990年第5期，该文扩充版以《新疆伊犁河航运开发史钩沉》为题，发表于《新疆大学学报》1998年第2期；黄大强：《伊犁河航运史话》，《新疆地方志》1993年第2期，收入《伊宁市文史资料》第11辑，内部发行，1995年。

“所需口粮，由水路造船运送”。[①] 甘肃凉庄道德文亦奏“咨查沙雅尔河道，通叶尔羌、喀什噶尔，可否造船试运”。[②] 积累了一定的实践经验，待到战事完全结束后，清朝开始因时因地地发展船运。若以地域和水系划分，清代新疆船运可以分为伊犁、塔尔巴哈台和南疆地区三大区域。

（一）伊犁地区

全疆流量第一的伊犁河自东向西注入巴尔喀什湖。发源于汗腾格里峰的特克斯河为其主源，巩乃斯河、哈什河等支流环绕，为伊犁地区船运提供了天然的水利优势。

乾隆二十八年，首任伊犁将军明瑞奉旨筑城，在阿布喇勒山砍伐木材，即由“哈什、空格斯等河造筏直至城工对岸”。参赞大臣伊勒图安置巴图蒙柯至沙图阿璊一线的军台，也因“特克斯河水深阔，造威呼二。令索伦部人善操舟者二人教习之，即此台渡口也”。[③] 就在同一年，伊犁河主河道上的常设渡口也开始动工，到乾隆三十三年规模始具。这项工程的参与者格琫额对此有所记载：

> 伊犁之有渡船也，始于乾隆二十八年春间，初仅修造一只。迨三十年春间，因乌什旋兵，复增一只焉。嗣因满营官兵月支粮米，八旗自雇车辆，赴古尔扎、塔尔奇二仓关领，二处道路纡坎，车脚昂贵，或逢雨雪之时，人畜往往冻毙，乾隆三十一年三月内，经前任将军阿（桂）以伊犁大河直通古尔扎之水次可以行船，派委佐领格（琫额）率遣犯人等伐木修造粮船十六只，告成于三十三年五月，分给八旗载运。[④]

在乾嘉时期问世的系列西域志书中，伊犁船运成为一项重要内容被递相转述、增补，生动呈现出该地区船运动态发展的景象。典型者如《西陲总统事略》载：“伊犁河口设渡船二只，固尔札设渡船二只。惠远城、固尔札沿河俱有渡口，每处添设渡船二只，令遣犯常川伺候，以备往来行人并南路各回城运送官物，随时过渡，并派员稽查过渡及伐木民人。后锡伯、厄鲁特两营亦已各造船只，为该营人等因公过渡，甚便。”[⑤]《西域水道记》则补充了伊犁河支流附近置有船厂的信息：“每岁伐南山木修作粮艘，沿于济尔噶朗，达于特克斯河。”[⑥]

各渡口常用船只，大多应即徐松所说的“威呼”。乾隆年间曹麟开遣戍新疆时作《塞上竹枝词》，描写过这种渡船：“河源春涨漾飞涛，刳木为舟妾学操。”自注称：“伊犁河即古伊丽水，刳巨木，虚其中而锐其首尾，大者可容五六人，小者可容两三人，名曰威呼。剡木为桨，捷若飞行。”[⑦] 曹麟开并未到过伊犁，所以这些来自于“传闻”的书写多少带有一丝浪漫色彩。咸丰十一年（1861）景廉在伊犁参赞大臣任内赴阿克苏办事，记载了渡伊犁河的经过：

> 初三日辰正起程，绕固尔札城行十里至伊犁河渡口，乘船渡至南岸，河面甚宽，水深溜急……初七日辰初二刻起程，过小河数十次，茶尖后乘威呼渡特克斯河……威呼，国语小艇也，以径二尺、长一丈木二，凿空略似船形，相去尺余，两端贯以横木，中铺薄板数片，仅容五六人，水手二,一摇橹，一撑篙，名曰乌苏奇。船小水深，时复攲侧，幸河面尚仄，瞬息可达南岸耳。[⑧]

他同时赋诗描写了“威呼”：“居然刳木可为舟，小艇浑如一叶浮。行到中流回首望，四围波浪拍轻鸥。”[⑨] 因为有过乘威呼摆渡的亲身体验，其诗作也更具写实性。

---

① 《平定准噶尔方略》正编卷 81，《中国西北文献丛书》第 3 辑第 10 卷，兰州古籍书店，1990 年，第 167 页。

② 《平定准噶尔方略》正编卷 82，《中国西北文献丛书》第 3 辑第 10 卷，第 183 页。

③ 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，中华书局，2005 年，第 209、241 页。

④ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，全国图书馆文献缩微复制中心，1990 年，第 74–75 页。

⑤ 《西陲总统事略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 2 册，凤凰出版社，2012 年，第 472–473 页。

⑥ 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第 215 页。

⑦ 曹麟开：《塞上竹枝词》，和瑛：《三州辑略·艺文门》，道光刻本。

⑧ 景廉：《冰岭纪程》，《近代中国史料丛刊》第 36 辑，文海出版社，1966 年，第 26–27、32–33 页。

⑨ 景廉：《度岭吟·中途杂咏》，《近代中国史料丛刊》第 36 辑，第 83–84 页。

咸丰元年和同治三年（1864），《中俄伊塔通商章程》《中俄勘分西北界约记》连续签订，迫使清朝割让了大片领土，伊犁河由中国内河沦为中俄之间的国际河，沙俄自此开始觊觎伊犁河的水运之利。同治十年，沙俄乘清末新疆民变之机侵占伊犁，直到 1882 年归还此地时，还在妄图攫取伊犁河水运权。[①] 国家内忧外患的加深，以及新疆政局的动荡，致使伊犁官办船运完全瘫痪。光绪八年（1882）沙克都林扎布自伊犁前往南疆与沙俄勘查划分边界，去程“行二十余里至伊犁大河，乘木筏以渡。维时暑炎雪涣，河水浩浩”。九年回程时，则“水涸浪静，凝冰欲合，飘然一筏，安澜无警”。[②] 他所走的路线与景廉相同，光景却大相径庭，当年的摆渡船只已经变成了临时性的木筏。

新疆建省后，伊犁船运开始有所恢复。光绪十九年惠远新城筑成，伊犁将军长庚命锡伯营总管色普西贤率官兵在特古斯塔柳屯田，[③] 将每年收获的粮食“由水道运到二道河渡口，交给满营官兵食用。把木料亦交给满营官员等以备建筑新惠远城各衙署之用”。[④] 关于物资运送的具体方式，言人人殊。如苏德善说：“自 1896 年开始，屯垦官兵除留足口粮籽种、役畜饲料，将大量粮食用木筏，顺伊犁河源源不断运到惠远城交给将军府粮饷处，以供城内军民的口粮和军马饲料。”[⑤] 黄大强说：“清朝末年，又开通巩留县放粮水运。除运粮外，固尔扎、惠远等沿河两岸设有渡口，每处有 2 只渡船，清政府在巩留县的莫乎尔设有造船厂。”[⑥] 祁若雄则谓：“到光绪年间，大批粮食开始在今巩留县阿尕尔森一带经伊犁河水运至惠远城，运程扩大到三百余华里。”[⑦] 这些观点不知所据，尤其是后两者所述似非实情，因为彼时官方文献的记载与此完全不同，《宁远县乡土志》云“伊犁河之上游［雅］玛图有渡船，下游吉尔格朗有渡船，此外并无大小船筏”。[⑧]《新疆图志》也称伊犁地区仅宁远县城南十里伊犁河“有渡船”。[⑨] 清末伊犁船运早已不复当年盛况。

（二）南疆各地

东西横亘于新疆中部的天山山脉，将全疆自然分为南北两部分。横贯南疆的塔里木河是中国最大的内陆河流，它由发源于天山山脉的阿克苏河、发源于帕米尔与北部天山支脉阿里山的喀什噶尔河，以及发源于喀喇昆仑山的叶尔羌河、和田河汇流而成，穿行于塔克拉玛干沙漠和诸绿洲之间，注入台特马湖和罗布泊，全长两千余公里。“广义上讲，在南疆源自天山、昆仑山流入塔里木盆地的所有河流，都可归为塔里木河水系。”[⑩]

清代南疆船运广泛分布于塔里木河各个支流。在焉耆地区，“回疆之最巨名流”开都河穿城而过，自乾隆中期始设“官船十只，以便来往，为回疆之第一要津”。[⑪]《回疆通志》也记载嘉庆年间开都河“夏有渡船，冬月架冰桥以渡……备差大船六只、小船四只”，[⑫] 专派十名水手以备差

---

① 尼·维·鲍戈亚夫连斯基：《长城外的中国西部地区》，商务印书馆，1980 年，第 204–206 页；祁若雄：《新疆伊犁河航运开发始末》，第 27–28 页。

② 李之勤编：《西域史地三种资料校注》，新疆人民出版社，2012 年，第 108、128 页。

③ 吴元丰、赵志强编著：《锡伯营职官年表·前言》，新疆人民出版社，1994 年，第 17 页。特古斯塔柳即今巩留县。

④《锡伯族简史（修订本）》，民族出版社，2008 年，第 75–76 页。

⑤ 苏德善：《新疆锡伯族对北疆地区水利建设和发展农业生产的重大贡献》，《察布查尔锡伯自治县文史资料》第 2 辑，内部发行，2005 年，第 91 页。

⑥ 黄大强：《伊犁河航运史话》，《新疆地方志》1993 年第 2 期。

⑦ 祁若雄：《新疆伊犁河航运开发史钩沉》，《中国边疆史地研究》1990 年第 5 期。

⑧《宁远县乡土志》，马大正整理：《新疆乡土志稿》，新疆人民出版社，2010 年，第 209 页。按，黄、祁二文的观点似出于对《钦定新疆识略》《西域水道记》等文献的误读与附会，并不符合实际。

⑨ 王树枬等纂，朱玉麒等整理：《新疆图志》卷 80《道路二》，上海古籍出版社，2017 年，第 1535 页。

⑩ 胡春宏等：《塔里木河干流河道演变与整治》，科学出版社，2005 年，第 1 页。

⑪《回疆志》，《中国方志丛书·西部地方》第 1 号，第 26 页。

⑫《回疆通志》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 4 册，第 324–325 页。

遣。在阿克苏地区，官设渡船几乎遍布于境内的每条河流：

> 托什罕河（城西一百二十里），原设渡船二只。瑚玛喇克河（城西四十里），原设渡船四只。汤纳哈克河（城西八里），原设渡船二只。楚克达尔河（城南五十里），原设渡船二只。穆杂喇特河（城东一百七十里），原设渡船二只。①

除此之外，其他各地的渡船也星罗棋布地点缀在塔里木河水系网络上，聊举数例如下：

> 境内大小渠不一，鄂依斯塘、黑米子地两处河水，各设水手十二名，四时引水，又各设义船一只，夏日水涨，则以船渡而利遄行，河色尔河亦设水手十二名，一切需费，均就地筹给。②
>
> 渭干河经城西乡……西乡土人置有渡船。③
>
> 葱岭南河源出蒲犁西山，流千余里，经莎车一杆旗地方，名玉河，碎石满川，如拳如斗，岸土坚质，有渡船三。又东北流七十里至阳阿里克，两岸流沙，亦有船只。④
>
> 治东二十里渡孔雀河，刳木为舟，可容十余人，如台湾之艋舺也。⑤

以上史料依次记载了清末拜城、库车、巴楚、新平等地渡船设置情况，由此也不难推想出整个清代南疆船运的一般图景。其中新平县渡口使用的船只，是塔里木河下游地区常见的胡杨木独木舟，“刳胡桐树为槎，广一二尺，联数槎以渡，呼曰卡盆”。⑥19 世纪末游历新疆的国外探险家对此也多有描述，斯文 · 赫定的记载颇具代表性：“塔里木河上从雅尔肯特（YARKEND）以下地区一直到河流尽头，最为常见的交通工具就是独木舟。独木舟用一整根胡杨树干以斧砍劈而成，中型船长约 13 英尺，非常狭窄，可以坐下一个人，并把腿伸开，手只能扶在两舷，但绝无转身的余地。”⑦ 这种传统水上交通工具已经融入到当地居民的日常生活中，一直沿用至当代。

从文献记载来看，南疆船运既有官方运营的渡船，也有民间自发组织但官府登记在册的“义船”。无论属于哪种性质，它们普遍规模较小，故而即使在嘉道以降屡遭战乱或其他外力中断与破坏，也能在短时间内得以迅速恢复。普尔热瓦尔斯基 1876 年第一次新疆行时，在阿拉竿“乘坐皮筏子渡过了塔里木河”，⑧ 渡口即无船只。而《婼羌县乡土志》则谓该县境内有“罗布驿堤桥一座，阿拉竿渡船一只”。⑨ 库罗帕特金在阿古柏入侵期间从喀什噶尔至阿克苏，一路过河时多桥而无船，他还特别提及阿克苏河“过去用渡船摆渡，现在没有这种船了”。⑩ 当战乱平复后，政府很快对此地船运进行重建：温宿府浑巴什河“河广里余，有官设渡船”。温宿县瑚玛喇克河“宽里余，有官设渡船”，托什罕河“有官设渡船”。⑪ 清末焉耆开都河上官设船只的数量略有减少，水手数则有所增加：“官设渡船四，帆樯出没，宛如泽国。”⑫“冬结冰桥，夏用船渡，每于冻冰泮水先日祀河神，额设渡船四只，水手二十名。”⑬

（三）塔尔巴哈台地区

清代塔尔巴哈台境内主要河流有额敏河、裕勒雅尔河、固尔图河，以及与科布多交界的额尔齐斯河。该地区船运情况见于《塔尔巴哈台事宜》：

---

① 《回疆通志》,《中国地方志集成 · 新疆府县志辑》第 4 册，第 300–301 页。
② 《拜城县乡土志》,《新疆乡土志稿》，第 271 页。
③ 《库车直隶州乡土志》,《新疆乡土志稿》，第 321 页。
④ 《巴楚州乡土志》,《新疆乡土志稿》，第 366 页。
⑤ 《新平县乡土志》,《新疆乡土志稿》，第 291 页。
⑥ 王树枏等纂，朱玉麒等整理：《新疆图志》卷 80《道路二》，第 1523–1524 页。
⑦ 斯文 · 赫定：《游移的湖》，江红译，新疆人民出版社，2000 年，第 9 页。
⑧ 普尔热瓦尔斯基：《走向罗布泊》，黄健民译，新疆人民出版社，1999 年，第 267 页。
⑨ 《婼羌县乡土志》,《新疆乡土志稿》，第 314 页。
⑩ A.H. 库罗帕特金：《喀什噶尔》，中国社会科学院近代史研究所翻译室译，商务印书馆，1982 年，第 286 页。
⑪ 王树枏等纂，朱玉麒等整理：《新疆图志》卷 81《道路三》，第 1548–1549 页。
⑫ 王树枏等纂，朱玉麒等整理：《新疆图志》卷 81《道路三》，第 1540 页。
⑬ 《焉耆府乡土志》,《新疆乡土志稿》，第 283–284 页。

塔尔巴哈台船只。查本处城东南七十里额密尔河一道，上游色特尔莫多军台，独木船一只，专渡折报及各处往来一切公文。下游玛呢图卡伦，独木船一只，预备伊犁往来公文。鄂尔齐斯河独木船一只，专备与科布多卡伦会查开齐之用。①

这段文字总体反映了乾嘉时期塔尔巴哈台船运的状况。清末沙俄一度在额尔齐斯河上通航，并计划将航路开辟至中国境内，因遭到清政府的抵制而搁浅。②

二、清代新疆船运管理及运输特点

清代新疆船运大多由官方组织建设或管理，政府针对各地实情制定了相应的章程。不同地区管理制度的繁简差异与本地战略地位、船运规模关系密切。伊犁作为清代新疆军政中心，是国家边疆经营的重中之重，船运管理也最为规范。全疆各地只有伊犁专设船工处，是军府管理机构的有机组成部分，对于船运时间、人员、船只修理都有明确规定。

据《伊江汇览》所载，伊犁河水路运输时间限定为七个月：

每年自三月春融开运，至九月底寒停运，一岁之中，计行船七个月。当其空船开行也，系由[下]游逆流而上，自城抵仓，计约一百八十余里。然纤夫费力牵拉，必须六日，若重载回城，顺流一日可至，此特言其定限耳。如一经风雨阻滞，则不能如期往返。③

在运输途中由旗员和遣戍废员负责押运，舵工、水手、纤夫人等均由民犯充任：

旧系旗员及领催披甲押运，自三十八年三月间，经将军伊（勒图）每旗改派绿营效力当差废员一人，以代旗员之任，兼以原任副将海起云，稽察监收，而总理其事，则仍系协领格（琫额）也。于三十八年冬具奏，今已试运一年矣，每船用舵工、揽头各一，水手八，俱系已未为民遣犯，其已为民者三十八名，系照铅厂之例，八年回籍，均日给口粮一斤。④

伊犁船工处最初有五百余人当差，乾隆三十四年经将军伊勒图奏请，若当差遣犯工作出色，准以三年和五年为限保令为民。截至乾隆四十一年，已有二百二十五人被保送为民，其余二百八十四名“于开运之日，则为水手拉纤，至停运之后，则以伐木办其衣食之资”，剩余人员中又挑出四十名熟悉农务耕作者，专门“设屯种地，照例升租，每岁地中收获之粮，除扣留来岁籽种并一岁口粮，以所余变价，为制办衣履布匹等项，散给伊等”。⑤《伊犁事宜》中的记载也可与之互为补充：

伊犁船运……向派满营协领或佐领二员管理，派拨废员数十员分派押运。差委派遣犯四百余名，内挑三百六十余名驾船运粮及当各项差使，四十名耘地，每年约收小麦谷子七百六十余石，系供用船工、地工众遣犯口粮。每年需用耕耘牛八只，马八匹，系自行办理。⑥

所运粮食“交惠远城仓收储，派协领二员，废［员］二三员，督同满兵押运。每年运竣，官员奏明议叙，兵丁赏给一月盐菜，废员注册”。⑦两条史料中当差人犯数据略有差别，当系所依据统计的年份不同所致。总之，任用官犯管理船运，既节省边地人力，又调动了他们的积极性。至于一般民犯，则可以通过努力劳动换来还原为民乃至递回原籍的机会，而且以服役之人种地，在生活方面自给自足，无须再另费粮帑，可谓一举多得。

---

① 《塔尔巴哈台事宜》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第11册，第549页。

② 尼·维·鲍戈亚夫连斯基：《长城外的中国西部地区》，第206–207页；邱信廷：《布尔津港航运考述》，《新疆师范大学学报》1997年第1期。

③ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第75页。

④ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第75–76页。

⑤ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第76页。

⑥ 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第272页。

⑦ 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第139页。

乾隆三十六年土尔扈特部东归，惠远城渡口用以摆渡土尔扈特民众及护送官兵，历时三月之久，导致部分船只损毁，将军舒赫德调遣人“统为拆造船十六只，仍按旗分给二只领运。并将惠远城渡口朽坏渡船二只，并折添修新船四只，于古尔扎、惠远城两处渡口，各设二只”。[①]自此以后，船工处对船只修理、维护也有了明确规定：

> 修船年分，三年小修，系船工处自行办理。五年大修，银两在房租项下动拨。
>
> 又伊犁河并特克斯河，共设渡船四只，以渡官物公文等项。以上各船，俱系三年一小修，五年一大修，其大修银两，系在大库。[②]

若遇船只在正常维修期限外遭受损耗，则由官府和船工共同酌情检修：“盖伊犁大河非比内地河道，水既汛流，复多砂石，浅盆磕碰，常常有之，是以运粮船只必须随时修补，所需马皮塔哈尔，官为给领，其油灰麻斤，皆以遣犯自行采备，通融营运办理。”[③]

除了船运本身，伊犁地区渡口管理也非常严格。其中船工处管辖伊犁河渡口大卡伦，“派催总一名，兵五名，三个月更换一次”，固尔扎渡口卡伦由惠宁城领队大臣管辖，置“催总一名，惠宁城满兵五名”，两处卡伦专门“稽查往来过渡无票人等”，[④]以防止人员流窜、偷渡。额鲁特领队大臣专辖卡伦内，包括位于特克斯河的特穆尔里克渡口卡伦、哈尔齐喇渡口卡伦。嘉庆六年（1801），将军保宁奏准每年冬季下雪后，“将塔木哈卡伦展至察林河渡口地方，特穆尔哩克卡伦展至鄂博图渡口地方，再于雅巴尔布拉克、特穆尔哩克渡口、额尔格图、札拉图四处设立塔布图，以便合走开齐，往来巡察”。[⑤]对各个渡口均严加防范。

相较于伊犁，其他地区的船运管理都比较宽松。塔尔巴哈台地区仅有渡口，渡船均系为军台、卡伦配备，故应由台卡守军兼管。南疆各地既未设船工处，也未见详细条例，相关事宜散见于不同文献。如《西域图志》中笼统记载了各地招募本地民众作水手的办法：“哈喇沙尔、乌什、阿克苏、叶尔羌、喀什噶尔，阻绝河沟，有可以限戎马之足者，复造舟以济。以回民为水手，免其纳赋。”[⑥]《回疆通志》中记载了阿克苏修造船只费用及水手报酬额度：

> 额设船十二只，每船一只需铁一百零三斤七两，价钱三百一十文一。木板三十块，价钱二百六十四文。三年拆造，所用钱文在税项下动用，报部开销。又每河拨派使船回子四名，以渡折报、行旅，每名每日给口食钱八文。自四月起至九月止，五个月，支发钱文报部开销。[⑦]

这些都可以作为南疆各地船运管理的参照。伯希和 1907 年至焉耆时，看到开都河上的船工都是当地的蒙古民众：“人们在船上可载两辆马车。正是蒙古人奉官府的命令，负责操纵或驾驶船只。”[⑧]在官设渡口摆渡一般还会收取费用，如马达汉记述在阿克苏渡托什罕河时的情形：“一条极差的渡船维持着两岸的联系，渡一峰骆驼或一匹马过河均收 5 戈比。”[⑨]这些收入一方面可用以维护、修缮船只和渡口，一方面可为船工发放报酬。正如《西域图志》等文献所述，那些由官府招募的水手属于正式的“官差”，享有免除赋税的权利，并能获得相应的酬劳，算得上是一份理想的职业。

受自然气候、地理因素影响，清代新疆船运的特点非常鲜明。首先，新疆河流水源主要来自冰川融水，水量冬夏消长无定。夏季山雪消融，河水陡增，洪水灾患频繁。1886 年，英国人

---

① 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第 75 页。
② 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第 139、273 页。
③ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第 76 页。原书断句有误，据实际语意改。
④ 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第 187、242 页。
⑤《西陲总统事略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 2 册，第 583 页。
⑥ 钟兴麒、王豪、韩慧校注：《西域图志校注》，新疆人民出版社，2002 年，第 438 页。
⑦《回疆通志》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 4 册，第 301 页。
⑧《伯希和西域探险考察日记》，耿昇译，中国藏学出版社，2014 年，第 306 页。
⑨ 马达汉：《马达汉西域考察日记（1906—1908）》，王家骥译，中国民族摄影艺术出版社，2004 年，第 142 页。

扬哈斯本渡过焉耆开都河时曾记载："河宽约 135 米，水深 10 米左右，水直接流向了平坦的地方，河水如果上涨 60 厘米的话，大概就会在这一带造成洪水。一辆马车和两匹马勉勉强强挤上渡船，三名蒙古人把船撑过了河。"①有时水流过大，连渡船也无法使用，例如阿克苏地区"在夏季，所有的交通都因河水泛滥、水位升高而受到严重阻碍"，七、八月份"当河流被洪水填满时，甚至摆渡都不能使用了"。②

新疆北疆河流冬季会冻结，船只无法通行，所以伊犁船运的时间段才会设置在每年三月至九月。南疆冬季气候稍暖，但河水仍然会结冰或干涸，也无法行船。以和田地区玉珑哈什河、安得月河、尼雅河等为例：

每当春夏冰雪水涨，玉珑哈什河及哈拉哈什河须用舟楫济渡，以资利涉……一交秋令，则天气凝寒，河水干涸。③

自发源至安得月，入沙碛原止五六百里，因渠道未开，近年下游冲刷日甚，河流渐远，然河身浅狭，夏涨冬枯，不通舟楫。

自发源至尼雅约三百余里，又二百余里即伏流，夏涨冬消，仅资灌溉，不通舟楫。④

这些河流大部分都不通舟楫，即使夏季设有渡船的河流，在冬季也都会因河水断流而停运。19 世纪末，几乎每个有南疆旅行经历的外国人，也都对此留下过实录。如斯文 · 赫定说叶尔羌河一年到头都有水，"在 6 月份，它的洪水上涨到惊人的高度，除了冬季河流水面被冰封冻以外，其余时间河流只能靠渡船横渡"。⑤野村荣三郎说焉耆"行人冬季行于冰上，春夏乘渡船"。⑥所述情况基本一致。

其次，从自然地理因素来看，新疆三大水系的河流河道复杂，也给船运造成了困难。"新疆河流大都为内陆河，除额尔齐斯河流入北冰洋，伊犁河流出国境外，余皆在本省境内。惟河流虽多，却均水量甚小，又因经过流域随处被沙土吸收，往往化为伏流或淤成干土……以言舟楫之利，实逊内地河流远甚。"⑦即如伊犁河，也是"水量很大，落差也很大，因此水流湍急。伊犁河又多浅滩，位置年年变化不定"。⑧相较而言，北疆河流的河道比南疆河流深，既能进行小型渡运，也可以承载大宗物资，故清末沙俄曾在伊犁河、额尔齐斯河局部河段开发航运。而作为内陆河的塔里木河诸水系，流域虽既广且长，但河身普遍较浅，淤泥较多。如《新疆图志》所载：

南疆葱岭、于阗诸河，地势不平，流急沙疏，盈涸无定。平衍处仅能截流而渡，不能从流上下。库车南境塔里木河东抵蒲昌海七八百里，可顺流行舟，惟逆流则难行。⑨

乾隆二十七年十月，叶尔羌办事都统新柱曾命"索伦佐领蒙库图尔督率兵丁，将叶尔羌河所造运船四只陆续转运，收贮仓内，再行支放"。⑩说明从乾隆二十四年德文奏请探查河道造船试运起，该地船运只运行了三个年头。此后清人仍未放弃从水路运粮的尝试，乾隆四十二年，当地官员再次决定在叶尔羌河开展船运，计划又不幸搁浅：

四十二年，叶尔羌办事又疏言："距叶尔羌城五十余里，地名扬瓦里克，玉河至此，水宽溜

① 扬哈斯本：《帕米尔历险记》，任宜勇译，新疆人民出版社，2001 年，第 119 页。
② 斯文 · 赫定：《穿过亚洲》，赵书玄、张鸣译，新疆人民出版社，2013 年，第 461、465 页。
③《和阗直隶州乡土志》，《新疆乡土志稿》，第 388 页。
④《于阗县乡土志》，《新疆乡土志稿》，第 429、430 页。
⑤ 斯文 · 赫定：《穿过亚洲》，第 450 页。
⑥ 野村荣三郎：《蒙古新疆旅行日记》，董炳月译，新疆人民出版社，2013 年，第 135 页。
⑦ 李寰：《新疆研究》，重庆安庆印书局，1944 年，第 97–98 页。
⑧ 尼 · 维 · 鲍戈亚夫连斯基：《长城外的中国西部地区》，第 7 页。
⑨ 王树枏等纂，朱玉麒等整理：《新疆图志》卷 103《奏议十三》，第 1940 页。
⑩《平定准噶尔方略》续编卷 18，《中国西北文献丛书》第 3 辑第 10 卷，第 519 页。

平，请造粮船六只，每年运粮至阿克萨克玛喇尔军台贮仓。”然水多沙易淤，船运寻罢。①

究其原因，还是因为河流消涨无定、泥沙淤积。直到清末人们还对此事记忆犹新，光绪年间萧雄在《玛拉巴什》诗自注中曾追忆：“叶尔羌旧路由戈壁横捷而来，前往阿克苏东下按站设台，此名五台，各台所需之粮，因地处适中，设仓于此。乾隆间曾由叶河船运，以河淤寻罢，故又名仓台。”②

马达汉 1907 年渡叶尔羌河时，船只搁浅的经历也让他印象深刻：“三名船工满头大汗地划着船，十分吃力地用半个钟头的时间把船划到了对岸，中途还遭到了两次搁浅。”③另一个生动的例子是 1934 年斯文·赫定前往罗布泊考察时，组织了一只独木舟船队，在塔里木河上进行了为期两个月的航行。他们“用绳子把两只或三只小船绑成一组，上铺木板，以承载行李”。但是由于吃水比较深，浮力不足，很多船只承载不了的物资只能用马匹驮运。即便如此，剩余辎重还是“连双体小船都难以承受，因此都被堆在两艘三舟连体的船上”。④历经艰辛，最终才得以水陆并行地抵达目标。这虽然已经是发生在民国时期的事，但仍可据以说明塔里木河水系水道的先天性不足。

三、清代新疆船运的作用与意义

纵观清代新疆经营的时间轴，不难发现乾隆朝既是新疆船运的起步期也是繁荣期，无论是在叶尔羌河造船运粮的尝试，还是由伊犁河运送物资的努力，目的均在于巩固和确保边陲的稳定发展。可以说，随着军府制的展开，船运为边地粮食运送、军需供给、文报传递、人员往来提供了更加高效便捷的途径，也从侧面反映出清朝新疆治理的加强。

船运在粮食运输方面发挥的作用最为显著，特别是在乾嘉时期的军政中心伊犁，在新疆平定后的短短十余年时间，伊犁迅速发展为“新疆之都会”。⑤由于人口持续增长，每年仅“各项官兵，除闰月年份，约需粮十二万八九千石不等”。⑥为解决驻军与居民口粮的燃眉之急，清朝开始在此地大力发展屯田。乾隆二十五年，参赞大臣阿桂带兵至伊犁驻镇兴屯。三十三年“奏定种地回子六千户，分屯耕作于固勒札，建宁远城，设阿奇木伯克管辖”。三十八年，伊犁屯田维吾尔农民“分为九屯耕种纳粮，每户交粮十六石，每年共交粮九万六千石”。⑦五十四年又“加交粮四千石，共交粮十万石”。⑧清朝为此在固勒札渡口修建储粮仓廒一所，专门存放回屯收获的粮食，再由水路运送至惠远城收贮，用以支放满营官兵口粮。《西陲总统事略》对这一过程的记载较为集中：

> 先是，每年种地回子所交粮石，就近贮固尔札仓，八旗官兵月支口粮雇车赴领，需费甚多，经将军阿桂查明伊犁河由固尔札径至惠远城堪以船运，于乾隆三十二年造船试运，可行。至三十七年船始造成，每旗船二只，共船十六只。每年伊犁河开后，自三月起至九月底止，由固尔札仓陆续运粮四万石，交惠远城仓收贮，以供支发派……后因惠远城仓贮粮石既多，间于水

① 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第 63 页。

② 萧雄：《听园西疆杂述诗》，《灵鹣阁丛书》，光绪二十三年刻本。

③ 马达汉：《马达汉西域考察日记（1906—1908）》，第 142 页。

④ 斯文·赫定：《游移的湖》，第 7、10 页。

⑤ 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第 242 页。

⑥ 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第 251 页。

⑦《钦定新疆识略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 1 册，第 203、214 页。

⑧ 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第 230 页。

> 小之年止运一半二万石。[①]

《西域水道记》中也说，固勒札粮仓“仓员一人驻之。仓临大河，滩声聒耳，荒沙童阜，四无居人……每年始季春，终季秋，由仓运粮四万石，输惠远城仓以供兵食”。[②] 固勒札即宁远城，水路运输间接缩短了它与惠远城之间的距离。每艘船只装运粮食以“一百石为率，其粮色重轻，水势大小，随时量为加减”，[③] 每年接近半数的粮食都要通过水路运往惠远城，切实解决了驻防军民的口粮问题。

乾嘉时期是清代新疆社会最为稳定的黄金时期，这从伊犁地区的粮食储备状况就可见一斑，伊犁将军伊勒图于乾隆四十七年奏称：

> 从前因伊犁地方未有积贮粮石……数年以来，积贮之粮现有五十万余石，足敷三年支放。每年绿营兵丁并民人、回子等所交之粮，约可得十八万石，除一年支放外，尚可余二万石。每岁积贮粮石太多，以致霉变，似属无益。[④]

嘉庆四年将军保宁亦奏，伊犁“每岁除由绿营兵丁、民人、回子等所交谷石内支放官兵外，尚余粮一万石有余。计现在各仓所存贮谷三十六万石有余，足敷二年支放”。[⑤] 彼时伊犁地区共建有五座粮仓，固勒札仓“贮回屯粮三万七千一百九十余石”，其余“惠远城仓贮十一万九千七百二十余石，惠宁城仓贮八万九千四百一十余石，绥定城仓贮二万二千四十余石，塔勒奇仓贮一万七千三百五十余石”。[⑥] 如果没有船运的定期开展，粮食转运也不会如此高效。

伊犁河上的运粮船在这一时期也成为惠远城边一道别样的风景：“临河有高楼，红栏碧瓦，俯瞰洪涛，粮艘帆樯，出没其下。”[⑦] 这种景象不仅见载于史籍，也频繁出现在诗人们的笔下：

> 车载粮多未易行，六千回户岁收成。造舟运入仓箱满，大漠初闻欸乃声。[⑧]
>
> 雪涨春山第一流，伊江西去夕阳收。莫言兵食边疆急，水利军储早并筹。[⑨]

前者自注称“每岁回户纳粮，自古尔扎至惠远城大仓，车费甚巨，因造舟由伊犁江载运”。后者自注谓伊犁河“在南门外，汪洋灏瀚。由东而西，固尔札所征回粮，运抵大仓，岁计四万余石”。与史书记载相互印证。

除运粮的首要任务，其他各类物资也依赖伊犁河这条“战略要道”进行转运。自乾隆二十七年开始，伊犁地区“每年由叶尔羌、和阗等处额运回布九万九千余匹，内每年转运塔尔巴哈台三四千匹，其余布匹存库收贮，以便易换哈萨克牲畜”。二十八年“每年由叶尔羌、和阗等处额运棉花一万五千斤，存库收贮，每岁八旗官兵分买”。[⑩] 另从“乌什运送硝六千五百九十斤……库车运送硫磺五百斤、硝三百斤，阿克素运送硫磺一千六百六十斤”，[⑪] 用来配造火药，以加强军备，保障地方安全。前文所述惠远城沿河渡口船只，就是在这一背景下设置的。乾隆三十三年“因惠远城渡口为运送硝磺、回布、马匹、公文必经之路，另造渡船二只，设于渡口，专资摆运”。[⑫] 乾隆四十年惠远城建宝伊钱局，至五十七年，在伊犁河上游哈什地方铜厂每年获

---

① 《西陲总统事略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第2册，第471–472页。按，此处所说乾隆三十七年运粮船始造成，应指土尔扈特部东归之后，舒赫德命人重新造船的时间而言。

② 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第233页。

③ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第75页。

④ 《钦定新疆识略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第1册，第219页。

⑤ 《钦定新疆识略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第1册，第220页。

⑥ 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第233页。

⑦ 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第242页。

⑧ 庄肇奎：《胥园诗钞》，《清代诗文集汇编》第363册，上海古籍出版社，2010年，第52页。

⑨ 舒其绍：《听雪集》，《清代诗文集汇编》第403册，第375页。

⑩ 《西陲总统事略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第2册，第324页。

⑪ 永保：《总统伊犁事宜》，《清代新疆稀见史料汇集》，第225页。

⑫ 格琫额：《伊江汇览》，《清代新疆稀见史料汇集》，第75页。

铜“七千余斤”,[①] 铅厂每年“额调铅三千八百三十八斤”,[②] 以资宝伊局鼓铸钱币。很难想象如果没有船运，把这些物资运送到惠远城将会耗费多么巨大的人力物力。

即使当官方船运发展成熟后，各种临时性水运方式也依然存在，与之相辅相成。如乾隆二十六年，叶尔羌办事大臣新柱奏准“叶尔羌办事公署地面宽阔，可添建房舍，请于附近山林伐木造筏，由河水顺流放至城下，以备物料”。[③] 在伊犁地区，惠远城和惠宁城民人也造木筏运送木材。嘉庆十一年伊犁将军松筠具奏：“伊犁惠远、惠宁两满城俱在伊犁河北岸，两城相隔七十余里，其间向多缺水，地土荒场，是以贩卖木植者水运陆运无人查问，俱各习以为常。”因这些山场本为官地，不允许民人私自砍伐，为加强对民间采运木材的管理，他奏议征收木税，“于伐木商民内择其妥实者设为商头，官给验票，管束民人，稽查逃犯，定以每木百根抽分七根，板片抽分之数亦然”，且“此项木植，夏秋河水大时，抽收之数较多”。[④] 从嘉庆十年八月至十一年八月一年间，共抽收大小木植板片 7499 件，间接增加了官府收入。

清代新疆船运最基本的作用是递送文报、渡运行人。特别是塔尔巴哈台与南疆各地，以小规模渡运、传递信息为主的船运应该维持了有清一代。在清末新疆民变期间，全疆政治经济、基础设施遭到重创，战乱平定后左宗棠主持兴办善后局，“以修浚河渠、建筑城堡、广兴屯垦、清丈地亩、厘正赋税、分设义塾、更定货币数大端为最要”。[⑤] 恢复渡船也自是其应有之义。光绪三年，左宗棠即奏议重建被战乱破坏的焉耆船运：“臣以喀喇沙尔本南路八城之一，库尔勒旧号腴区，蒙回被贼驱迫，非其本怀，应设抚辑善后局，筹给赈种，待其来归，课以耕牧；一面平治道路，修造渡船，安设驿站，以通商旅而速邮传。”[⑥] 其主要目的之一，乃为便于人员通行和信息传递。该计划很快得到落实，如知县黄继裕等人所报：

> 窃（卑职）等前奉檄饬兴办喀喇沙尔船渠、城路、军台、官店各项工程，遵即会商一切，次第举办，查添造渡船捌只，均于三月初十日以前经（卑职继裕、廷奎）等陆续督理□□，每船由局雇募土著水手两名，由营添配勇丁一名，共水手十六名、勇丁八名，日来所过大帮差车百数拾辆，风雨无阻，只一日渡过，有此八只尽可敷用。其旧船三只，漏坏不堪，业经拆毁，取钉就用。[⑦]

焉耆船运在战后重建工作的大潮中率先得到恢复，其规模和运载能力几与乾嘉时期相埒。与此同时，船运的战略意义也再一次被突显出来，《新疆图志》谓：

> 计由乌鲁木齐自托克逊至喀喇沙尔，一千五百余里。由伊犁逾纳喇岭至开都河，逾河即喀喇沙尔，则仅一千一百余里，程途较捷……若于山内开通陕隘，于开都河增设渡船，酌设一营，置卡以卫商旅，安台以通军报，西可避出凌山，东可免纡戈壁，将来必成孔道，南北有事，亦易应援。[⑧]

直到光绪十年新疆建省后，许多地区还依赖船运递送文报。镇迪道下达吐鲁番厅的一道官文中即写道：

> 兹当盛暑之时，积雪消融，洪流直下，窃恐为水阻隔，舟楫难施，转致限行公文稽延时日，自应妥为经理，先事预防，以速邮传而免稽迟……仰该厅即将境内船只桥梁赶紧修治完好，凡

---

① 《钦定新疆识略》,《中国地方志集成 · 新疆府县志辑》第 1 册，第 249 页。

② 永保:《总统伊犁事宜》,《清代新疆稀见史料汇集》，第 248 页。

③ 徐松著，朱玉麒整理:《西域水道记（外二种）》，第 62 页。

④ 《钦定新疆识略》,《中国地方志集成 · 新疆府县志辑》第 1 册，第 251–252 页。

⑤ 《办理新疆善后事宜折》,《左宗棠全集》奏稿七，岳麓书社，1996 年，第 517 页。

⑥ 《进规新疆南路连复喀喇沙尔库车两城现指阿克苏折》,《左宗棠全集》奏稿六，第 758 页。

⑦ 《喀库善后局就兴办喀喇沙尔船渠城路等项工程事之申文》，无年代，新疆维吾尔自治区档案馆藏，档案号: Q15–034–3184–001。据前引左宗棠奏折及喀库善后局成立时间推算，当为光绪四年作。

⑧ 王树枬等纂，朱玉麒等整理:《新疆图志》卷 18《藩部三》，第 414 页。

紧要限行公文到境，虽山水涨发，亦可按限渡递，免致遗误。[①]

吐鲁番厅很快将此命令传达到各属地："仰东西路各驲驲书，即便遵照，刻即查明各该处道路，如有流水之处及桥梁损坏者，随时饬夫补修，若工大，即报明来案核办。倘自传饬之后，如有限行公文，迟延时刻，借水阻隔为词，定即严究，决不姑宽。"[②] 推寻清代史料，暂未发现吐鲁番地区有过船运的线索，镇迪道"将境内船只桥梁赶紧修治完好"的命令，或许只是统一下发给各下级厅、县的官样文章，但却间接说明以船运传递公文的形式在清末新疆也是常态。

论者曾揭示伊犁地区船运的意义说，"有清一代开发伊犁河航运无疑有利于中国西部边防的巩固和守卫"。[③] 实际以之形容整个清代新疆的船运也不为过，由官方主持发展船运，清代似为首次。很显然，船运发展与清代新疆经营的步调一致，可以视为清朝治理新疆的重要措施和保障手段之一。"在任何地方，人们都认为天然的水路交通是最好最便宜的"，[④] 无论规模大小，清代新疆各地船运都能够有效利用自然赐予的水利资源，使得物资能够及时周转调运，信息迅速传达，大大节约了运输成本，增加了运输效率，既满足了军政与民事的需要，而且与遍布各地的军台相互结合，互为补充，填补了交通网络上的空白点，成为交通运转的重要组成部分，对边疆的政治稳定与经济发展起到了积极作用。

四、余论

以上对清代新疆船运情况作了一番综合梳理。清代之前的新疆船运缺乏史料记载，并不代表本地没有船运。远的姑且不论，在清代全疆未平定之前，南北疆各地也有船运。1722 年俄国人伊万·温科夫斯基出使准噶尔部，曾在伊犁河渡口"乘小船渡过伊犁河"。[⑤] 乾隆二十年清军进军准噶尔部时，定边右副将军萨喇尔奏言率北路兵"由伊犁河之固勒札渡口越特穆尔里克岭前进，西路兵由喀塔克渡口越扣们岭前进"。[⑥] 当清军进入伊犁地区后，"看船人十户，贸易宰桑博尔博等四十五户来降"。[⑦] 乾隆二十四年平定大小和卓叛乱，清军抵库车，鄂对也提醒雅尔哈善库车城"西达沙雅尔，有鄂根河，水盛可行舟至"。[⑧] 这些都给后来船运的开发提供了启示并奠定了基础。

尽管在特殊的历史阶段内，清代新疆船运曾发挥过重要的意义，但也应该看到它的局限性。如前文所揭，新疆船运受自然因素制约较大，基本都是对自然河道的直接利用，政府与个人都无力进行大规模的河道修治与疏浚工作，以扩大、优化运输。不唯如此，船只的损耗与养护也颇为不易，乾嘉年间伊犁地区官员就意识到，"造船必须榆木大料，将来采伐年久，大料渐少，不敷成造，于水运碍难办理"。[⑨] 希望多修仓廒，以节省船只。清代中后期由于边饷吃紧，战乱频繁，甚至连船运的基本现状都难以维持。这也是清朝政府为何始终将船运作为交通运输辅助手段的原因之一，以至俄人鲍戈亚夫连斯基还曾发出"作为中国西部地区水上交通线的河流，

① 《镇迪道就修理境内船只桥梁确保各驰递文报能及时传达事札吐鲁番厅文》，光绪十八年六月十一日，《清代新疆档案选辑》第 42 册，广西师范大学出版社，2012 年，第 177 页。

② 《吐鲁番厅就修理境内船只桥梁确保各驰递文报能及时传达行吐属各驿站之传票》，光绪十八年六月十五日，《清代新疆档案选辑》第 42 册，第 180 页。

③ 祁若雄：《新疆伊犁河航运开发史钩沉》，《中国边疆史地研究》1990 年第 5 期。

④ 尼·维·鲍戈亚夫连斯基：《长城外的中国西部地区》，第 204 页。

⑤ 《十八世纪俄国炮兵大尉新疆见闻录》，黑龙江教育出版社，1999 年，第 161 页。

⑥ 徐松著，朱玉麒整理：《西域水道记（外二种）》，第 232 页。

⑦ 《平定准噶尔方略》正编卷 12，《中国西北文献丛书》第 3 辑第 8 卷，第 403 页。

⑧ 《回疆通志》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 4 册，第 114 页。

⑨ 《钦定新疆识略》，《中国地方志集成·新疆府县志辑》第 1 册，第 178 页。

暂时还没有发挥任何作用”的断言。①

19 世纪末，在陕甘总督杨昌濬的提议下，新疆各地电报线开始普及，并逐渐代替了马匹与船只。进入民国以后，新疆各地“公路修建进入高潮时期，渡口已不适应交通发展的需要”。② 从乾隆年间发展起来的新疆船运终于退出了历史舞台，给后人留下一段清代新疆经营史的痕迹与思索。

References

Qi Ruoxiong.“Xinjiang Yilihe hangyun kaifashi gouchen”(History of navigation development in Yili River in Xinjiang). *Xinjiangdaxue xuebao*(Journal of Xinjiang University) 2(1998).

Huang Daqiang.“Yilihe hangyun shihua”(Shipping history of Yili River). *Xinjiang difangzhi*(Xinjiang Local Records) 2(1993).

Textual Research on Xinjiang Shipping in the Qing Dynasty

WU Huafeng (College of Chinese Language and Literature & Center for Studies of Literature and History on Western Regions, Xinjiang Normal University; herowhf@163.com)

Abstract: The Qing Dynasty used the water resources in various parts of Xinjiang to develop shipping to transport materials, ferry people, and deliver documents. In the Yili area, the political and economic core of Xinjiang, shipping was concentrated and relatively standardized in management, while the distribution of shipping in Tarbaghatai and other parts of southern Xinjiang was relatively diffused. Affected by natural, geographical, and social factors, as well as the constraints of the times, it was always difficult for Xinjiang shipping to scale. The ever-changing political situation in Xinjiang in the middle and late Qing Dynasty also had an impact on the development of shipping. With the rise of highway and bridge construction in Xinjiang after the establishment of the Republic of China, shipping gradually declined from the historical levels, but it played an active role in the governance of Xinjiang in the Qing Dynasty for a certain period.

Keywords: Xinjiang in the Qing Dynasty, shipping, characteristics, meaning

① 尼·维·鲍戈亚夫连斯基:《长城外的中国西部地区》，第 207 页。

② 《新疆公路交通史》第 1 册，新疆人民出版社，1992 年，第 55 页。